1968 மார்ச் 15]

திரு. செ. பாலசுப்பிரமணியன் : தலைவர் அவர்களே, டெரிலின் போன்ற செயற்கைப் பட்டுகள் மலிவான விலையில் கிடைக்கும் இந்த நேரத்தில் ஈச்சன்கோட்டை போன்ற இடங்களில் பட்டுப்பூச்சி வளர்ப்பதை அதிகப்படுத்துவது லாபம் என்று அரசாங்கம் கருதுகிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : அதிகப்படுத்தும் முயர்சி இப்போது இல்லை ஆராய்ச்சி அளவில்தான் இருக்கிறது. வருகின்ற முடிவைப் பொறுத்து மேற்கொண்டு முடிவு எடுக்கப்படும்.

அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை

* 220 வின.—**திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி:** மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா:—

(அ) இந்த ஆண்டு ஆடிட் ரிப்போர்ட்டில் கூறப்பட்டுள்ளபடி அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்திற்கு சுமார் ரூபாய் 35 லட்சம் நஷ்டம் ஏற்படக் காரணம் என்ன என்பதைப் பரிசீலனை செய்ய உத்தேசம் ஏதேனும் உண்டா ?

(இ) ஆம் எனில், அதைப்பற்றிய முழு விவரம் சட்டமன்றத்தில் வைக்கப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: (அ) & (இ) பேரவை முன் விவர அறிக்கை @ ஒன்று வைக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. கே. விநயகம்: சார், போன ஆண்டு 35 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டது என்று சொல்லப்படுகிறது. அந்த நேரத்தில் நஷ்டத்தைப் போக்குவதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது என்று கேட்டால் The conditions detailed above are such that no remedial measures can be taken by the department. இந்த நஷ்டத்தைப் போக்குவதற்கு எந்தவிதமான முயற்சியும் எடுக்கமுடியாது, எடுத்தாலும் நஷ்டம்தான் வருமேதவிர லாபம் வராது என்று அறிக்கை கூறுகிறது. அதுதான் அரசாங்கத்தின் முடிவா? அப்படியானால் ஏன் இப்படி இந்தப் பேருந்து வண்டிகளை எல்லாம் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்பதை அமைச்சரவர்கள் விளக்குவார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: இந்தக் கேள்வி, தேசியமயமாக்கப்படுகின்ற கொள்கையை இதிலிருந்து விட்டுவிடலாம் என்ற யோசனையை திரு. விநயகம் அவர்கள் இந்த அமைச்சரவைக்கு விடுகிற தோரணையிலே அமைந்திருக்கிறது. அது அவருடைய தனிப்பட்ட கொள்கையானாலும் அல்லது அவருடைய கட்சியின் கொள்கையானாலும் நான் அதுபற்றிச் கவலைப்படவில்லை. ஆனால் நகரத்தில் ஓடுகின்ற பேருந்துகளில் ஏன் நஷ்டம் ஏற்படுகின்றன, அவை எப்படி தவிர்க்கும்படியான அளவுக்கு இருக்கின்றன என்பதற்கான விவரங்கள்தான் இந்த அறிக்கையில் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நஷ்டத்தை எப்படி ஈடு செய்யமுடியும் என்று கருதுகிறது என்றால் வெளியூர்களுக்கு தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ்களை அதிகமாக்குவதன் மூலம், அத்தகைய பஸ்களை அதிகமாக்க அதிகமாக்க, அவை இந்த நஷ்டத்தை ஈடுகட்டும் என்று எண்ணுகிறது. நகரத்தில் என்ன என்ன இடர்ப்பாடுகள் இருக்கின்றன. எவை எவை நஷ்டம் ஏற்படும் நிலையில் இருக்கிறது என்பதை அரசு ஆராய்ந்து கொண்டிருக்கிறது. இந்த ஆராய்ச்சி முடிவுற்று விடவில்லை. இன்னும் ஆராய்ச்சியில் ஈடுபட்டிருக்கிறது.

@ 255–259–ம் பக்கங்களில் முதல் இணைப்பாக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

[1968 மார்ச் 15

திரு. நா. காசிராமன் : இதில் குறிப்பிட்டுள்ள பல காரணங்களை சென்ற வருஷம் மோட்டார் வாகன வரி உயர்த்தும்போது நான் சொன்னேன். ஆனால் டௌன் சர்வீஸ் பஸ்களில் அப்படி நஷ்டம் வராது என்று சொல்லி ஒரு நாளைக்கு 250 ரூபாய் கூடுதல் வரு மென்று சொன்னார்கள். மைலேஜ் 250 கூடுதல் இருப்பதாகவும் சொன்னார்கள். இப்பொழு செலவுகள் அதிகமாகி நஷ்டம் ஏற்பட 5, 6 காரணங்களில் காஸ்ட் ஆஃப் ஃப்யூயல் என்று போடப்பட்டு இருக்கிறது. சென்னையில் ஓடுகிற பஸ்களைப் பார்த்தால்........... நான் குற்றம் சொல்வதாக எடுத்துக் கொள்ளவேண்டாம், திருத்துவ தற்கான ஒரு வழியாகத்தான் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.. வார் ஃப்ரண்டுக்கு போவது போல ஸ்மோக்—ஸ்க்ரீன் ஸ்மோக்கை போட்டுக் கொண்டு போகிறது. டீசல் ஆயில் ஒழுகுகின்றது இவற்றைக் கவனித்து நிறுத்தினால் மிச்சம் ஏற்படுமே, ஆகவே, டீசல் ஆயில் கன்சம்ஷனைக் குறைப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்தால் லட்சக்கணக்கான ரூபாய்கள் மிச்சம் ஏற்படுமே. இதைச் செய்ய அரசு முற்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இந்தக் கேள்வி அந்தப் பேருந் துகளை ஓட்டிச் செல்பவர்களின் கவனத்தை ஈர்க்கும் என்று கருதுகிறேன்.

திரு. இராம. அரங்கண்ணல் : முன்பு அரசினர் போக்குவரத்தில் ஏற்பட்டு வந்த நஷ்டம் எவ்வளவு ? இப்போது ஏற்படுகின்ற நஷ்டம் எவ்வளவு ?

மண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இந்த விவரங்களை நாளையத் தினம் மானியக் கோரிக்கை மீது விவரமாகச் சொல்லப்படும்.

திரு. என். வரதராஜன் : பொதுவாக பஸ் போக்குவரத்து லாபமான ஒரு தொழிலாக கருதப்படுகிற இந்த காலத்தில் நமக்குப் பக்கத்தில் உள்ள அண்டை மாநிலங்களில் இவ்வாறு லாபகரமாக இருக்கக்கூடிய ஒரு தொழிலில் நம் மாநிலத்தில் நஷ்டம் என்ற நிலை ஏற்படுவது பரிசீலனைக்குரிய ஒரு விஷயமாக இருப்பதால் ஒரு கமிஷனை அமைத்து விவரங்களைத் தெரிந்துகொள்ள அரசு முயற்சிக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: அண்டை மாநிலங்களில் லாப கரமாக இருக்கிறது என்று உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அது எந்த மாநிலத்தை அவர்கள் மனதில் வைத்துக்கொண்டு பேசுகிறார்கள் என்று தெரியும், கேரளா என்று கருதுகிறேன். கேரளா மாநிலத்தில் லாபம் வருவதாக சொல்லப்படுகின்ற அளவுக்கு, அவர்கள் கருதுகிற அளவு தொகை அல்ல. அது லட்சக்கணக்கில் தான் இருக் கிறது. கோடிக்கணக்கில் என்று பத்திரிகைகளில் விவரங்கள் எல்லாம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். லட்சக்கணக்கில்தான் லாபம் வருகிறது. ஒரு வித்தியாசத்தை நாம் மறந்துவிடக்கூடாது. திருவனந்தபுரம் நகரத்தில் ஓடுகிற பஸ்கள் 120, 130 தான். வெளியூர்களுக்கு ஆயிரக்கணக்கான பஸ்கள் ஓடுகின்றன. அதற்கு மாறாகத் தமிழ்நாட்டில் ஆயிரத்துக்கு மேற்பட்ட பஸ்கள் நகரத்திலும் வெளியூர்களில் நூற்றுக்கணக்கிலும்தான் ஓடுகின்றன என்பதை மறந்து விடுவதற்கில்லை. கமிஷன் நியமிப்பது பற்றி அரசு ஆராய்ந்துகொண்டிருக்கிறது.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : இந்த நஷ்டத்தைச் சரிப்படுத்து வதற்குப் புதிய அரசு பொறுப்பேற்றவுடன் என்னென்ன திட்டங்களையும் முயற்சிகளையும் செய்து வருகின்றது.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : அதைத்தான் ஏற்கனவே சொன் னேன், அறிக்கையில் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது என்று. அதற்காக சில குழுக்கள் அமைக்கப்பட்டு அவற்றை ஆராய்வதற்கான நிலையை அரசு பரிசீலித்துக்கொண்டிருக்கிறது.

திரு. கே. என். குமாரசாமி : சார், சர்க்காருக்கு பஸ் துறையில் நஷ்டம் ஏற்படுவதற்குக் காரணம் டிரைவர்கள் தனியார் துறையில் நன்கு கவனித்து ஆட்களை சேகரித்துக்கொண்டுபோவதுபோல் சர்க்கார் துறையில் செல்வது இல்லை. அவர்கள் அந்த நிமிஷத்தில்தான் பஸ்களை எடுத்துக்கொள்கிறார்கள். அதற்காக அவர்களுக்கு கலெக்ஷன் பாட்டா கொடுப்பதன் மூலம் ஓரளவுக்கு கலெக்ஷனை அதிகமாக்கச் செய்வதற்குச் சந்தர்ப்பம் இருக்கிறது, இதன்பேரிலும் அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இதுபற்றி முன்பே யோசித்துக் கொண்டிருக்கிறது. இந்த யோசனை பரிசீலனையில் இருந்துகொண்டிருக் கிறது.

திரு. மு. ச. சிவசாமி : தலைவர் அவர்களே, நகரப் பேருந்து வண்டிகளில் நஷ்டம் வருவதற்குக் காரணம்—நான் நினைக்கிறேன்—பேருந்துகளில் கட்டணம் வசூலிப்பவர் ஒருவராகத்தான் இருக்கிறார். மூன்று தினங்களுக்கு முன்னர் நான் திருவல்லிக்கேணியிலிருந்து எம். எல். ஏ. ஹாஸ்டலுக்கு இந்தப் பேருந்து வண்டியில் வரும்போது, பின்பக்கம் இருந்த 4 சீட்களில் கட்டணம் வசூலிக்க அந்த இடத்திற்கு கண்டக்டரால் வரமுடியவில்லை. அதற்குள் இறங்கும் இடம் வந்துவிடுகிறது டிக்கட் எடுக்காமலே இறங்கிவிடுகிறார்கள். இதை நான் நேரிடையாக கண்டேன். ஆகவே, ஒரு பஸ்ஸுக்கு இரண்டு கண்டக்டர்களைப் போட்டால் ஓரளவுக்கு நஷ்டம் குறையலாம். இதை அரசு பரிசீலனை செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : அவர்களுக்கு கொடுக்கிற சம்பளம் போனஸ் ஆகிய இந்தச் சலுகைகளையெல்லாம் கவனித்தால் இன்னும் நஷ்டம் பெருகும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நாளைய தினம் இந்த மானியக் கோரிக்கை மீது கருத்துக்களைக்கூற வாய்ப்பு இருப்பதால் நான் அடுத்த கேள்விக்குப் போகிறேன்.

THIRU K. VINAYAKAM : On a point of personal explanation.

நானோ அல்லது என் கட்சியோ எதோ தேசியமயமாக்கப்படு வதற்கு விரோதமாக இருப்பதாக அமைச்சரவர்கள் சொன் னார்கள். அது சரி இல்லை. எங்கள் கட்சிதான் முதலில் தேசியமய மாக்கியது. இதற்குப் பிறகுதான் நீங்களும் தொடர்ந்து நடத்துகிறீர்கள். நாங்கள் எதோ விரோதமாக இருக்கிறோம் என்பதல்ல. நஷ்டத்தைத் தடுப்பதற்கான முயற்சி இருக்கிறதா, முயற்சி இல்லையென்று சொன்னால் திரும்பவும் அதையே செய்வதில் என்ன லாபம் என்று சொன்னேன்.

மாண்புமிகு திரு மு. கருணாநிதி : அவர்களுடைய கேள்வி நஷ்டம் வரும்போது தேசியமயமாக்கி என்ன பயன் என்று கேட்டார்கள். அந்தக் கேள்விதான் என்னை அவ்வாறு நினைக்கத் தூண்டியது. அவர் கட்சிக்கு அந்தக் கொள்கை இல்லை, தேசியமயமாக்கப்படவேண்டாம் என்ற கொள்கை இல்லை என்பதற்கு அவர்கள் விளக்கம் அளித்ததற்கு நன்றி. பத்திரிகைகளில் இது தவறாக வந்துவிடுமோ என்று அச்சப் பட்டிருக்கிறார்கள். அவருடைய கட்சி அரசாங்கம்தான் தேசியமயமாக்கியது என்று குறிப்பிட்டார்கள். இப்போது ஆக்கப்படுவதுதான் முழுமையான தேசியமயமாகும். தேசியமயம் என்பது பெயரில், அது கொஞ்சம் நயம்.

DR. H. V. HANDE : Sir, my Party of twenty members has not been given the opportunity of putting even one supplementary question on this important issue.

[1968 மார்ச் 15

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பொதுவாக, 10, 20 துணைக் கேள்விகளுக்குமேல் நான் அனுமதித்திருக்கிறேன்.

DR. H. V. HANDE : Sir, the Hon. Minister in his reply has stated that as far as the Madras City is concerned, it is running at a loss. But in the Bombay City, a bigger City than the Madras City with great complications than those listed in the Paper placed on the table of the House, it is getting on well. The average vehicle mileage done in the Madras City during 1965-66 was 137 whereas, according to the Hon. Minister, the economic mileage is 146 miles. That means that it is nearly 9 miles less than the economic mileage. For that a number of reasons are given but those reasons are flimsy. In the Bombay City they are having profit. . . .

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் முதலிலேயே ஒன்றைத் தெரிந்துகொள்வது நல்லது. பம்பாயில் நகரப் போக்குவரத்துமூலம் லாபம் வருவதாகச் சொன்னார்கள். நான் அதைத் தெரிந்துகொள்ளவேண்டும் என்பதற்காகவே பம்பாய் போயிருந்தேன். பம்பாய் நகர மேயருடன் பேசினேன். அங்கும் நட்டம்தான் வருகிறது. நமக்கு லட்சக்கணக்கில் நட்டம் என்றால் அவர்களுக்கு கோடிக்கணக்கில் நட்டம்.

DR. H. V. HANDE : Sir, on the one hand we are having heavy losses which are increasing in arithmetic progression and on the other hand dissatisfaction is also piling up—I am not speaking about the loss. So, will the Hon. Minister reconsider the whole matter?

(No reply)

சாணிப்பட்டியருகில் பெரியருவி ஆற்றின் குறுக்கே பாலம்

* 221—வினா. **திரு. பெ. மலேச்சாமி:** மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா.—

மேலூர் வட்டம், சாணிப்பட்டிக்கு அண்மையில் ஓடும் பெரியருவி ஆற்றின் மீது பாலம் கட்டும் செயற்குறிப்பு ஏதேனும் பரிசீலனையிலுள்ளதா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: இந்தப் பாலம் கட்டப்பட வேண்டுமென்னும் வேண்டுகோள் குறித்து ஆராயப்பட்டது. ஆனால் இப்பணி நான்காம் திட்டம்வரையில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட வேலைத் திட்டங்களில் சேர்க்கப்படவில்லை. நிதி நிலை சீர் பெறும்போது, பின்னால் இது குறித்து ஆலோசிக்கப்படும்.

திரு. பெ. மலேச்சாமி : தலைவர் அவர்களே, இந்த ஆற்றைக் கடந்து பல பேருந்து வண்டிகள் செல்கிற காரணத்தால் மழை காலங்களில் தடங்கல் ஏற்படுகிறது. தற்போது பெரிய பாலமாகக் கட்ட முடியாவிட்டாலும் சிறிய பாலமாவது கட்ட அனுமதி வழங்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இரண்டு நாட்களுக்கு முன்பு ஒரு கேள்விக்கு, 2 பாலங்கள் கட்டப்பட்டு வருவதான மகிழ்ச்சிகரமான செய்தியைச் சொன்னேன். அதோடு அவர் திருப்தி அடைந்திருக்க வேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.